REGARDEZ GRATUITEMENT LA VIDÉO DE CET ESSAI

Mode d'emploi p. 194

STREETFIGHTERS

ESSAIS Dodge Viper SRT **vs** DonkerVoort D8 GTO

Dégagez le passage, sous peine d'être happé par ces monstres sacrés. Chauffé à blanc, le serpent américain de 648 ch s'attaque à l'insecte le plus piquant du monde : la D8 GTO de 380 ch. Tenue de combat exigée.

PAR JULIEN DIEZ **PHOTOS** LAURENT VILLARON

LE SERPENT N'A PAS VU VENIR L'INSECTE DANS LE RÉTRO. LA GTO LE NARGUE. ATTENTION, LA VIPER PEUT ÊTRE TRÈS VENIMEUSE...

Placée sous le signe de la testostérone, cette rencontre trotte dans la tête depuis longtemps. Mais le passage à l'acte a nécessité énormément de patience et d'échanges. Logique, nous avons affaire à d'aussi rares que drôles d'oiseaux. Donkervoort se concentre sur la fabrication de la D8 GTO en Hollande, au compte-gouttes (32 exemplaires à ce jour), et a obtenu une homologation européenne pour les petites séries. Avec l'appui du constructeur, un heureux propriétaire nous a prêté les clés de son jouet qui dépasse les 200 000 €. Gloups. Quelle confiance, un grand merci ! Pour la Viper, l'histoire se complique. La troisième génération n'est pas importée en Europe et Dodge n'existe plus sur l'Ancien Continent. La Viper s'appelait uniquement SRT jusqu'à l'été dernier, puis elle a hérité du blason Dodge pour clarifier son origine et booster des ventes catastrophiques. Heureusement, un importateur suisse a reçu l'agrément du groupe Chrysler pour distribuer le reptile en Europe, en l'homologuant à titre isolé. « *Vous pouvez vous en procurer une partout en Europe et la faire entretenir dans l'ex-réseau Dodge* », explique un responsable d'Auto Global Trade. Dans la pratique, après renseignements pris auprès de Fiat France, les réparateurs agrées ne sont pas habilités à s'occuper de l'actuelle génération. Il faut donc dégoter un spécialiste de renom. Quoi qu'il en soit, l'icône parvient à traverser l'Atlantique. Une excellente nouvelle, que l'on se doit de fêter par un feu d'artifice d'adrénaline et un amas de gomme brûlée.

Masochisme

Une fois le rêve réalisé et les autos sous les yeux, la prise de conscience provoque quelques suées. Nous avons affaire à deux pétards à mèche courte, dont le rapport poids/puissance oscille autour des 2 kg/ch. Les plaisanteries vont bon train au sein de l'équipe : « *Tu cherches les ennuis ?* » ou « *Petit guide illustré : Comment se sortir en moins de 3"0* ». Désolé, il n'en est rien. Ces bêtes créent la surprise et s'avèrent plus dociles qu'escompté. La pluie ne met pourtant pas en confiance lors de la prise en mains. Au hasard, existe-t-il une capote pour la GTO, exclusivement disponible en roadster ? « *Oui, pas de problème, elle est dans le coffre* » répond Alexander Thorstensen de Donkervoort. Le coffre ? Eh oui, il existe bien une soute à l'arrière, plus logeable que celle d'une Caterham. L'installation requiert de la patience. Entre les fenêtres amovibles, la toile et le chauffage, cela frise l'opulence. Mais encore faut-il se glisser à bord ! Quelques contorsions s'imposent avant de se sangler dans le baquet. L'atmosphère est nettement plus raffinée qu'à bord d'une CSR et le carbone côtoie des éléments rétro. Sur la planche de bord, plusieurs boutons ▸

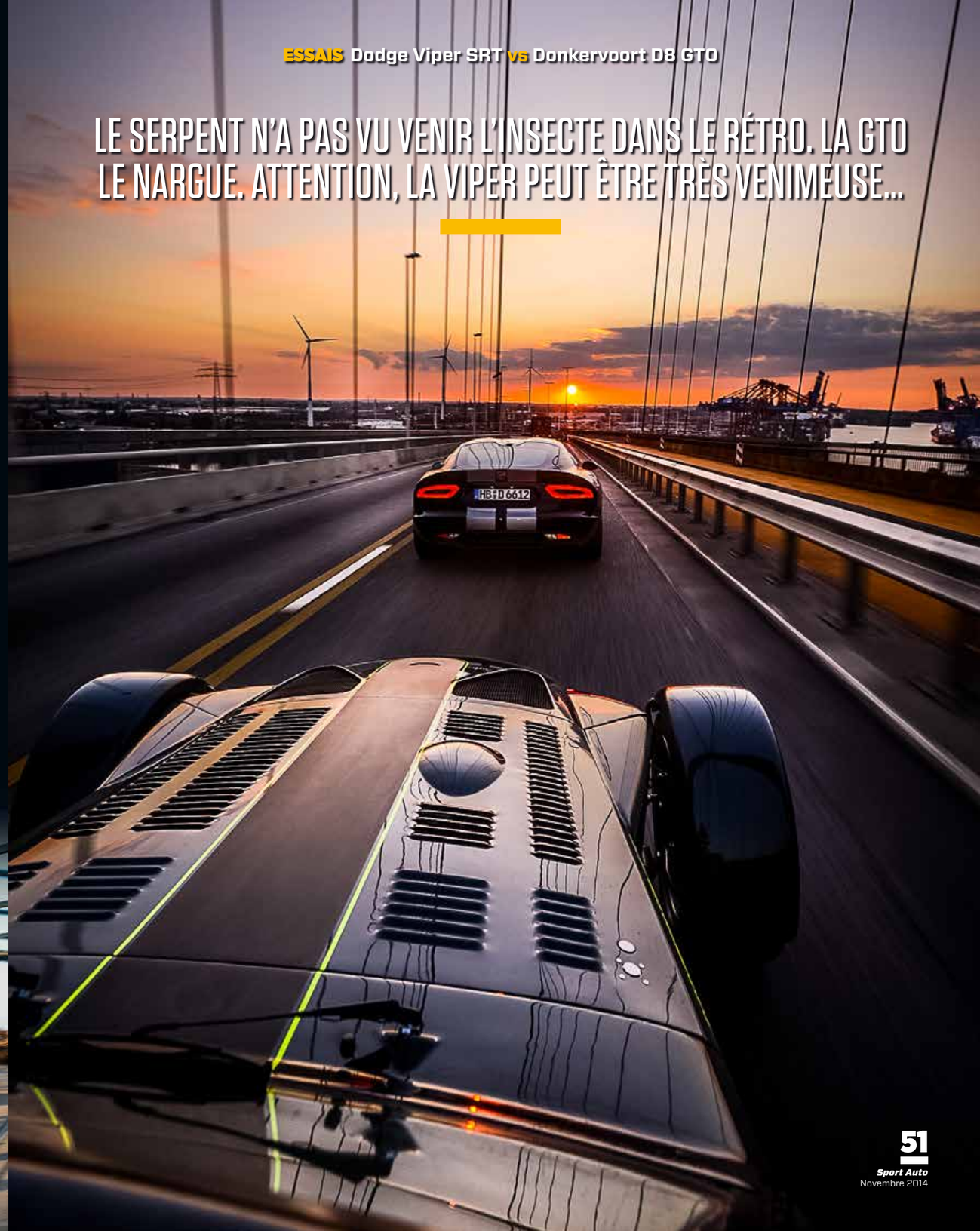
La finition est enfin digne d'une GT. L'écran tactile recèle de nombreuses infos, à la manière d'une GT-R.

TECHNIQUE DODGE

Moteur : **V10 à 90°**
Cylindrée : **8 382 cm³**
Puissance maxi : **648 ch à 6 200 tr/mn**
Couple maxi : **83 mkg à 5 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 raports manuels**
Autobloquant/antipatinage : **en série/en série + correcteur de trajectoire**
Poids annoncé : **1556 kg**
Rapport poids/puissance : **2,4 kg/ch**
L - l - h : **4 463 - 1941 - 1246 mm**
Empattement : **2 510 mm**
Voies AV/AR : **1598/1550 mm**
Pneumatiques AV & AR : **295/30 ZR18 & 355/30 ZR19**
Carburant : **70 l**
Prix de base USA : **84 995 $ HT**
Prix du modèle importé : **à partir de 139 900 €**

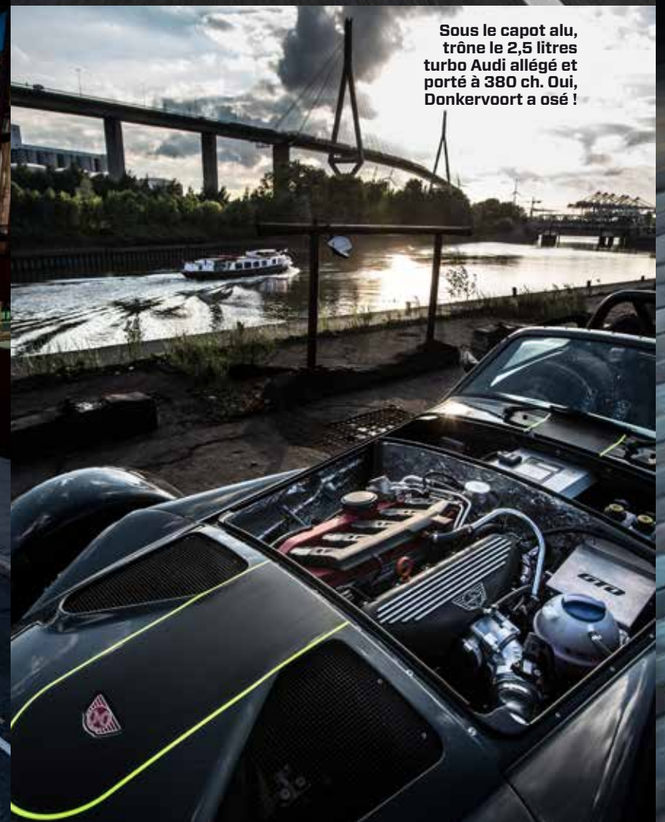
PERFORMANCES

V. maxi : **331 km/h**
0 à 100 km/h : **3"4**



Unique, l'énorme V10 est surmonté d'une croix antirapprochement. Le millésime 2015 grimpe à 654 ch.

Cette réunion tient du miracle. Toutes deux font appel à une ossature acier habillée de carbone et d'alu.



Sous le capot alu, trône le 2,5 litres turbo Audi allégé et porté à 380 ch. Oui, Donkervoort a osé !

intriguent : le Launch pour les départs canon, la répartition du freinage au centre, l'antipatinage réglable à gauche ou le Sport. Pardon, la D8 a besoin d'un tel artifice ? Pas vraiment. Cette touche permet de rester pied au plancher pendant les changements de rapport. Ambiance. Le basculeur d'alimentation est relevé. Un coup de clé et la D8 s'ébroue avec le timbre d'une moto. En triturant le minuscule levier de vitesses, on se demande à quelle sauce la D8 va nous manger. Les premiers mètres s'effectuent dans une douceur inattendue. Les réactions s'avèrent saines et rassurantes en conduite coulée. Le bruit rauque est vite couvert par des souffles divers : aspiration puis sifflement du turbo et wastegate au lever de pied. Du coup, la tempête s'abat à la manière d'une 911 Turbo et chasse la voix atypique du 5 cylindres. La chaleur grimpe vite à bord et un courant d'air est le bienvenu. Le soleil réapparaît. La capote est remballée. Vite, de l'oxygène !

Souffle coupé

Il est temps d'écraser l'accélérateur, juste pour voir. La réponse est immédiate : un séisme d'une magnitude inédite qui se produit à 2500 tr/mn et se propage jusqu'à 7600 tr/mn, si on ne relâche pas avant… Par instinct de survie ! Les pneus semi-slicks partent en fumée en première mais une fois chauds, ils retrouvent leur esprit et entaillent le goudron dès la seconde. La secousse est si violente qu'elle rappelle un Launch Control de 911 Turbo S. Sauf que l'uppercut se produit jusqu'en 4e ! Il est difficile de trouver plus fort en sensations. Le saut

L'ACCÉLÉRATION RAPPELLE UN LAUNCH CONTROL DE 911 TURBO S… SAUF QUE L'UPPERCUT SE PRODUIT JUSQU'EN 4e !

à l'élastique ? La moto de compétition ? Les X-Bow R et Seven 485 restent sur le carreau, comme la plupart des supersportives. A moins de posséder une supercar ou une monoplace, il ne sert à rien de lutter. Les rapports s'enchaînent à la volée à l'aide du microlevier. Le maniement éclair et précis évoque celui d'une Caterham, au mieux de sa forme… Reste à savoir si la GTO réclame un doctorat en domptage pour s'amuser. Il n'en est rien. Il s'agit d'une sorte de 485 R plus rigide, stable, sécurisante et atomique. La plume découpe les trajectoires au scalpel et révèle une rigueur inattendue à ce niveau. L'avant est aussi mordant que celui de la diabolique Caterham et l'arrière enroule sans trop en faire. Comme ses copines extrémistes, la Donkervoort ne survire pas gratuitement. Elle assure le spectacle autrement : vitesses de passage, distribution de G et chronos ! Sans surprise, elle instaure un lien très naturel avec la chaussée. Les combinés réglables secouent les occupants à basse vitesse, puis se détendent au-delà, au point de ne jamais perdre le contact et de préserver un certain confort. La direction, elle, fait travailler les biceps dans les manœuvres, puisqu'elle se passe d'assistance. Les freins aussi, mais la répartition AV/AR est bien réglée et permet de taper dedans sans ménagement. Au regard des prestations, proches du nirvana, l'insecte tourne autour du serpent en le narguant. Mais attention, la Viper peut être très venimeuse.

Danse du serpent

Un exemple ? En accélération, elle s'accroche à son pare-chocs et se hisse au niveau du gratin des supersportives, en étalant une force de chalutier dès les bas régimes. Les mises en vitesse sont dignes d'une Huracán, c'est-à-dire renversantes ! A la brutalité du 2,5 litres turbo, le 8,4 litres répond par une poigne surnaturelle et omniprésente, qui s'intensifie jusqu'à 6500 tr/mn (rupteur). Ce caractère est unique au sein de la production, de la part d'un moteur atmosphérique. Une telle réserve de puissance est en général l'apanage des gros blocs suralimentés, comme le W12 biturbo Bentley. Ce V10 est une sorte de marmite qui mijote et bouillonne au moindre appel du pied. L'architecture paraît archaïque, mais elle recèle quelques surprises : allègement par rapport au 8,3 litres, collecteur d'admission en carbone, distribution variable à arbres à cames concentriques (voir : « *A la loupe* », p. 56). Ce big-block hors normes croque des 4 cylindres au petit-déjeuner et fulmine via des

TECHNIQUE DONKERVOORT

Moteur : **5 en ligne turbo, injection directe**
Cylindrée : **2 480 cm³**
Puissance maxi : **380 ch à 5 500 tr/mn**
Couple maxi : **48,4 mkg à 1 750 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
Autobloquant/antipatinage : **en série/réglable**
Poids annoncé : **695 kg**
Rapport poids/puissance : **1,8 kg/ch**
L - l - h : **3 740 - 1 850 - 1 140 mm**
Empattement : **2 350 mm**
Voies AV/AR : **1 515/1 585 mm**
Pneumatiques AV & AR :
225/45 R17 & 245/45 R18
Carburant : **48 l**
Prix de base : **151 408 €**
Prix du modèle essayé (Premium) :
210 000 €

PERFORMANCES

V. maxi :
270 km/h capoté
265 km/h décapoté
0 à 100 km/h : **2"8**
0 à 200 km/h : **8"6**

Carbone, cuir matelassé, baquets au ras du sol, la GTO émoustille dès l'ouverture des portes en élytre.

échappements latéraux, moins terrifiants que par le passé. Il grommelle à bas régime tel un hors-bord et s'éclaircit la voix en conservant un ton menaçant. L'exotisme est à son comble et les occupants ont le temps d'en profiter étant donné la longueur des rapports, moins caricaturale que par le passé. Aucune boîte high-tech à l'horizon. Le choix se restreint au levier, dont le maniement progresse. Soyons clairs : il accroche encore et nécessite patience et vigueur. Bref, on ne s'ennuie jamais à bord de la Viper. Mais elle ne réclame plus une main de fer et des talents d'équilibriste. Rentre-t-elle dans le rang pour autant ? Non, elle s'en approche en proposant des commandes assouplies, des aides au pilotage, un intérieur cossu et high-tech, un physique moins « cartoonesque » et un comportement efficace. Le monstre se laisse apprivoiser et son déhanché évoque davantage une Corvette C6 – assortie d'un meilleur maintien de caisse – qu'une muscle car, type Shelby GT 500. Il fait preuve d'une agilité et d'une efficacité inédites en vingt-deux ans de carrière. Le train arrière et ses énormes boudins (355 mm) encaissent bien le couple de camion (83 mkg) et la puissance astronomique (648 ch). L'équilibre, lui, surprend au regard du lourd 8,4 litres avant… Ce manifeste de l'antidownsizing est certes encombrant, mais placé le plus bas possible en position centrale. Ajoutez à cela les bienfaits d'un train avant mordant et d'une suspension pilotée Bilstein (série sur GTS) annihilant les mouvements de caisse en mode Race et vous obtenez des placements prompts.
On parle bien d'une Viper ? Oui, aussi incroyable que cela puisse paraître. Encore plus ahurissant, le popotin sait se tenir ! Il se dandine à l'accélération et pivote sagement en courbe, à moins d'en rajouter pour le fun. Le toucher de direction ne sombre pas dans la fermeté gratuite, comme le filtrage de suspension. Les remontées d'informations affluent dans le volant et mieux vaut bien le tenir : les pneus XXL copient chaque défaut de la chaussée ! Ils ont aussi tendance à martyriser le sol au freinage, tant le serpent essore ses disques Brembo (acier) et épate par son efficacité. Du coup, la troisième génération instaure un climat de confiance inimaginable à bord des générations précédentes… Qui tourne à l'orage quand on écrase la pédale de droite ! L'américaine déborde de charisme, d'exotisme et de testostérone, comme la pépite hollandaise. Le dépaysement est garanti. L'adrénaline coule à flots. On ne se sort pas indemne d'une telle rencontre. En fait, les seuls défauts communs résident en l'addition, indigeste, et l'absence de réseau officiel en France.
Faut-il pour autant ignorer ces perles rares ? Ce serait une grave erreur de la part de tout féru d'automobile, en raison de leur singularité et du plaisir savamment épicé. ■

Un grand merci à l'importateur Auto Global Trade pour le prêt de la Viper et pour sa confiance. Ce modèle est homologué à titre isolé en Europe.
Contact : info@uscarimports.eu ou 00.41.43.443.6300.

L'avis de… Julien Diez

La Viper a quelque peu adouci ses mœurs, histoire de relever le niveau d'efficacité et de docilité. Mais la dose de venin n'a jamais été aussi intense et le comportement aussi rigoureux. La D8 GTO, elle, incarne le plus phénoménal pétard jamais conduit ! Les sensations sont inédites de la part d'une Superlight et la rigueur du châssis mérite un coup de chapeau.

CES PÉPITES DÉBORDENT DE TESTOSTÉRONE. LE DÉPAYSEMENT EST GARANTI. ON NE SORT PAS INDEMNE D'UNE TELLE RENCONTRE.